Tylko do użytku służbowego.

DODATEK

do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok IV. | Warszawa, dnia 25 czerwca 1931 r. | Nr. 10.

TREŚĆ:

Komunikacja zagraniczna towarowa.

Poz. 29. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. II/2/3709/31 z dnia 13 czerwca 1931 r. w sprawie odprawy i zarachowania przesyłek w komunikacji związkowej polsko-adrjatyckiej, z obliczeniem przewoźnego według Taryfy Związkowej na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, a Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria, obowiązującej od dnia 1 maja 1930 r.

Wskazówki dla ekspedycyj towarowych.

Przy odprawie przesyłek w komunikacji związkowej polsko-adrjatyckiej zachodzą stosunkowo liczne nieprawidłowości, popełniane przez stacje lub przez nadawców, którzy nie zamieszczają w listach przewozowych wymaganych przez taryfę oświadczeń. Nieprawidłowości te są z jednej strony powodem reklamacyj i zażaleń stron, z drugiej strony powodem niedoborów i dopłat ściąganych dodatkowo od nadawców lub odbiorców.

Mimo ważności i dogodności, jaką posiada bezpośrednia taryfa pomiędzy Polską a portami adrjatyckiemi, nie znajduje ona dotychczas odpowiedniego zastosowania, ponieważ nadawcy albo nie wiedzą o jej istnieniu, albo też nie dopełniają przewidzianych warunków, przez co wykluczają jej zastosowanie.

Celem usunięcia w przyszłości dotychczasowych niedomagań, pracownicy zajęci odprawą przesyłek powinni:

a) dokładnie zapoznać się z wszystkiemi postanowieniami taryfowemi, obowiązującemi w polsko-adrjatyckiej komunikacji związkowej, ze zmianami i uzupełnieniami ogłoszonemi w Dz. T. i Z. K. i z przepisami służbowemi dla tej komunikacji;

b) informować nadawców o warunkach stosowania taryfy, o dokumentach, jakie powinny być dołączone do listu przewozowego i t. p.

Gdy nadawca, nie wiedząc o istnieniu polsko-adrjatyckiej taryfy związkowej, nie żąda jej stosowania, należy mu zwrócić uwagę na korzyści, wynikające dla niego (łatwy sposób obliczania, niższe przewoźne) w razie żądania zastosowania tej taryfy.

Poniżej podaje się najważniejsze postanowienia, na które ekspedycje towarowe powinny przy przyjmowaniu i odprawie przesyłek w polsko-adrjatyckiej komunikacji związkowej zwracać szczególną uwagę.

A. Obowiązki stacyj nadania.

I. Przyjęcie przesyłki do przewozu, badanie dokumentów przewozowych, warunki stosowania taryfy.

Przesyłki przyjmuje się do przewozu za listami przewozowemi zwyczajnemi według wzoru ustalonego w K. M. T. Za listem przewozowym pośpiesznym można przyjąć przesyłkę tylko

wtedy, gdy taryfa wyjątkowa, która ma być zastosowana, zawiera stawki dla przesyłek pośpiesznych (patrz rozdz. B. I. p. 1b).

Przyjmując list przewozowy stacja nadania powinna zwrócić uwagę:

a) Czy nadawca zamieścił w liście przewozowym żądanie zastosowania polsko-adrjatyckiej taryfy związkowej. W razie braku takiego żądania taryfy zastosować nie można. Nadawca, który życzy sobie obliczenia przewoźnego według taryfy wyjątkowej 1 B lub według taryf wyjątkowych ważnych tylko „dla wywozu morzem" powinien, oprócz żądania zastosowania polsko-adrjatyckiej taryfy związkowej, zamieścić również żądanie obliczenia przewoźnego według danej taryfy wyjątkowej.

Odprawa przesyłek w komunikacji związkowej polsko-adrjatyckiej odbywać się może tylko od i do stacyj taryfą objętych. Jeżeli stacja nadania nie jest włączona do taryfy, nadawca może zażądać stosowania taryfy od najbliższej stacji pośredniej, objętej taryfą, a leżącej na drodze przewozu.

b) Czy nadawca wpisał do listu przewozowego przy przesyłkach wagonowych Nr., cechę, rodzaj i ładowność użytego wagonu.

W razie zamówienia wagonu o ładowności wyższej niż 15 tonn, powinien nadawca zamieścić w liście przewozowym adnotację: „zamówiono wagon o ładowności.... ton."

W razie zamówienia wagonu krytego na towary, które kolej, w myśl postanowień taryfy wewnętrznej, przewozi w wagonach otwartych, powinien nadawca zamieścić w liście przewozowym adnotację: „zamówiono wagon kryty."

Gdy wagon o ładowności ponad 15 tonn, lub wagon kryty zamiast otwartego podstawiła kolej, stacja nadania powinna zamieścić w liście przewozowym adnotację: „wagon o ładowności... tonn", względnie „wagon kryty podstawiono z urzędu" (patrz rozdział B. I. p. 9 taryfy).

c) Czy nadawca wpisał nazwę towaru według brzmienia ustalonego w danej taryfie wyjątkowej wraz z wszystkiemi określeniami tamże podanemi.

Towary niewymienione w taryfach wyjątkowych nadawca powinien deklarować według nomenklatury taryfy wewnętrznej lub według nazw używanych w handlu.

d) Czy nadawca podał właściwą nazwę stacji przeznaczenia (patrz rozdz. C I. p. 2 taryfy).

e) Czy nadawca zamieścił w liście przewozowym tłumaczenie wszystkich oświadczeń na jeden z języków, przewidzianych w K. M. T., a więc na język francuski, niemiecki lub włoski. Jeżeli stacja nadania przyjęła list przewozowy bez tłumaczenia, wówczas tłumaczenia dokonywa graniczna stacja wyjściowa.

W wypadku takim stacja nadania powinna zwrócić nadawcy uwagę, że kolej dokonywa tłumaczenia na ryzyko nadawcy i nie ponosi żadnej odpowiedzialności za szkody, jakie mogą wyniknąć z powodu niedokładnego lub błędnego tłumaczenia.

f) Czy droga przewozu wskazana przez nadawcę jest zgodna z przepisami kierunkowemi, zamieszczonemi w taryfie.

Przepisanie niewłaściwej drogi przewozu lub wskazanie stacji granicznej nie leżącej na drodze taryfowej, wyklucza stosowanie taryfy.

Jeżeli zatem nadawca zamieścił w liście przewozowym żądanie zastosowania polsko-adrjatyckiej taryfy związkowej, a równocześnie wskazał niewłaściwą drogę przewozu, należy zażądać od nadawcy zmiany drogi przewozu lub wykreślenia żądania zastosowania taryfy związkowej.

g) Czy nadawca dołączył do listu przewozowego zgłoszenie statystyczne, przewidziane rozporządzeniem Rady Ministrów o statystyce celnej, oraz czy dołączył i wyszczególnił w liście przewozowym dokumenty, które są konieczne do spełnienia formalności celnych, skarbowych, policyjnych i innych administracyjnych (deklaracja celna, pozwolenie na wywóz i t. p.), względnie czy wskazał w liście przewozowym, na której stacji granicznej złożył potrzebne dokumenty.

W razie stwierdzenia braku dokumentów, należy nadawcę wezwać do dodatkowego przedłożenia tychże.

Jakkolwiek kolej nie odpowiada za niedostateczność lub nieprawidłowość dokumentów, należy w razie stwierdzenia nieprawidłowości, zwrócić nadawcy w jego interesie uwagę na szkody jakie z tego powodu mogłyby wyniknąć, i wezwać go do uzupełnienia dokumentów.

II. Obliczanie przewoźnego i opłat dodatkowych.

Stacja nadania odpowiada za prawidłowe obliczenie opłat dodatkowych kolei nadania i należności opłaconych zgóry.

Przewoźne oblicza się według stawek (stacyjnych) podanych w poszczególnych taryfach wyjątkowych.

Przy obliczaniu należy zwracać uwagę na zastosowanie właściwej taryfy wyjątkowej. Jeżeli stosowanie danej taryfy wyjątkowej uzależnione jest od żądania nadawcy, należy dopilnować, aby nadawca takie żądanie zamieścił w liście przewozowym. Stawek taryfowych, przewidzianych dla towarów przeznaczonych na wywóz morzem, nie wolno stosować dla przesyłek loco Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria.

Opłaty dodatkowe stacji nadania jak również opłaty za przewóz w wagonach krytych (patrz rozdz. B. III) oblicza się według postanowień taryfy wewnętrznej.

III. Uiszczanie przewoźnego i innych opłat.

Nadawca może należności przewozowe i opłaty dodatkowe, oraz opłaty powstałe w drodze w całości względnie częściowo opłacić zgóry (frankować) lub przekazać na odbiorcę.

Oświadczenie o frankowaniu powinno odpowiadać jednej z formuł ustalonych w K. M. T.

Częściowe frankowanie do granicy państwa, ze względu na jednolitość stawek, nie jest dopuszczalne. Zamieszczenie oświadczenia: ,,franko do granicy...'' wyklucza stosowanie taryfy, o czem należy nadawcę pouczyć.

Dopuszczalne jest natomiast frankowanie do pewnej określonej sumy, n. p. ,,franko zł 300.''

IV. Kartowanie.

Przesyłki kartuje się za bezpośredniemi cedułami od i do stacyj taryfowych na formularzach F. Nr. 75c. Ceduły należy wypełniać w języku polskim, wskazując na nich odręcznie nazwę komunikacji: ,,polsko-adrjatycka komunikacja związkowa.''

Nazwy stacyj nadania i przeznaczenia powinny odpowiadać nazwom podanym w taryfach.

Ceduły numeruje się bieżąco miesięcznie oddzielnie dla każdej stacji przeznaczenia, oraz oddzielnie dla każdej ekspedycji w Trieste lub Fiume.

Wszystkie dane, zamieszczone w liście przewozowym przez nadawcę lub stację, powinny być dokładnie i w całej osnowie przeniesione do ceduły.

Przy wagonach prywatnych należy po numerze wagonu umieścić znak ,,P'' oraz podać tarę i ilość osi danego wagonu.

Jeżeli nadawca zażądał stosowania taryfy związkowej polsko-adrjatyckiej od stacji pośredniej, leżącej na drodze przewozu, stacja nadania kartuje przesyłkę za cedułą wewnętrzną do owej stacji pośredniej.

B. Obowiązki stacyj pośrednich.

I. W kierunku z Polski.

W razie kartowania przesyłki do stacji pośredniej, stacja ta zarachowywa u siebie przybyłą cedułę wewnętrzną i kartuje przesyłkę dalej za cedułą bezpośrednią polsko-adrjatycką, dokonywając równocześnie obliczenia przewoźnego.

Jeżeli z powodu przeszkody w przewozie zachodzi konieczność skierowania przesyłki drogą okólną, stacja pośrednia, od której skierowanie nastąpiło, powinna w liście przewozowym i cedule zamieścić odpowiednią adnotację z podaniem powodu skierowania przesyłki drogą okólną. Adnotację należy potwierdzić datownikiem (stemplem stacyjnym.)

Przesyłkę należy skierować tak, ażeby najkrótszą drogą okólną osiągnęła drogę taryfową.

Podobnie postąpić należy z przesyłkami przewiezionemi drogą niewłaściwą. Opłaty powstałe w drodze polskie stacje pośrednie obliczają według taryf wewnętrznych i wpisują do listu przewozowego (rachunku przedpłaty) i ceduły z oznaczeniem stacji, na której powstały.

Na należności te sporządza się wykazy F 116 według postanowień przepisów F Nr. 8 względnie przepisów rach. kasowych dla Ajencyj celnych.

Stacje graniczne wyjściowe powinny dokonać tłumaczenia listu przewozowego i ceduły w wypadku przewidzianym w rozdz. A. I. C. niniejszych wskazówek.

II. W kierunku do Polski.

Stacje graniczne, przyjmujące dowody przewozowe od kolei sąsiedniej, powinny natychmiast zbadać, czy są do nich dołączone wszystkie załączniki, wymienione w liście przewozowym lub cedule, n. p. rachunek przedpłaty, przekaz zaliczeniowy, dokumenty nadawcy i t. p.

W razie braku załączników należy zażądać ich od kolei sąsiedniej, a gdy dokumenty nie zostaną dołączone, należy w cedule i wykazie zdawczym umieścić odpowiednią adnotację.

Jeżeli brak dotyczy rachunku przedpłaty, należy postąpić w myśl wskazań M. E. T.

Odnośnie do zarachowania należności powstałych w drodze obowiązują te same zasady co w kierunku z Polski.

B. Obowiązki stacji przeznaczenia.

Stacja przeznaczenia powinna na podstawie dowodów przewozowych sprawdzić:

a) czy wszystkie dokumenty wyszczególnione w liście przewozowym i cedule są rzeczywiście dołączone;

b) czy przewóz odbył się na warunkach taryfą wymaganych;

c) czy przesyłkę przewieziono faktycznie drogą przewidzianą w przepisach kierunkowych. Jeżeli przesyłkę z powodu przeszkody w przewozie skierowano drogą okólną, należy za tę drogę policzyć opłatę przewidzianą w rozdz. B. I. p. 11 taryfy. Jeżeli przesyłkę przewieziono drogą niewłaściwą, należy na cedule zanotować drogę, którą przesyłka została faktycznie przewieziona,

sporządzić odpis ceduły i wysłać go z odpowiedniem sprawozdaniem do Wydziału Kontroli Dochodów.

W razie braku dowodów zamorskiego pochodzenia przesyłek, co do których stosowanie taryfy uzależnione jest od dostarczenia takich dowodów, stacja przeznaczenia powinna obliczyć należności przewozowe według taryf wewnętrznych względnie według taryf związkowych kolei uczestniczących w przewozie, biorąc za podstawę drogę, którą przesyłka została przewieziona.

Gdy stacja nie posiada taryf wewnętrznych kolei zagranicznych i nie może obliczyć przewoźnego, powinna zasięgnąć informacyj Wydziału Kontroli Dochodów, przesyłkę zaś wydać adresatowi za złożeniem odpowiedniego zabezpieczenia. Przy ustalaniu wysokości zabezpieczenia należy uwzględniać należności wpłacone zgóry przez nadawcę.

Jeżeli odbiorca odmówi złożenia zabezpieczenia, należy postąpić w myśl przepisów o przesyłkach niepodjętych.

W wypadkach takich należy odbiorcę poinformować, że w razie dodakowego przedłożenia dowodów zamorskiego pochodzenia towaru, zastosowanie danej taryfy wyjątkowej może nastąpić w drodze zwrotu. Podanie o dodatkowe zastosowanie taryfy wyjątkowej powinien nadawca wnieść do D. O. K. P. (patrz rozdz. C. I. p. 1 taryfy).

Stacje przeznaczenia względnie przekartowania sprawdzają prawidłowe zastosowanie taryfy, wysokość stawek, należności przewozowych i opłat dodatkowych, prostując je w razie potrzeby na listach przewozowych (rachunkach przedpłaty) i cedułach.

Przy obliczeniu przewoźnego najmniej za ładowność wagonu za przesyłkę załadowaną w wagonie włoskim, na którym podana jest ładowność w dwóch cyfrach, należy wziąć w rachubę cyfrę mniejszą.

W razie niezgodności między listem przewozowym i cedułą co do ilości sztuk, wagi, zawartości przesyłki, sumy frankatury, zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie, należy sprostować cedułę na podstawie danych listu przewozowego i powiadomić o tem stację nadania.

Gdy stacja nadania obliczyła i pobrała należności, które nadawca objął oświadczeniem o frankowaniu w wysokości niższej, aniżeli należało, różnicy nie pobiera się od odbiorcy, lecz odkartowywa się jako należność uprzednią do stacji nadania.

D. Dodatkowe zlecenia.

Wykonanie dodatkowych zleceń nadawcy stacja nadania powinna odnotowywać na wykazach przesyłek nadanych, stacja pośrednia na listach przewozowych i cedułach, stacja przeznaczenia na wykazach przesyłek przybyłych i cedułach.

Równocześnie z niniejszem pouczeniem dla ekspedycyj, wydaje się oddzielnie wskazówki dla stron. Otrzymane egzemplarze wskazówek dla stron, ekspedycje powinny rozdawać bezpłatnie nadawcom i odbiorcom, korzystającym z polsko-adrjatyckiej komunikacji związkowej.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56198 20.VI.31. 5.500.